



# Euro NCAP sube el listón

## Nuevos procedimientos de ensayo y valoración Euro NCAP

EN EL TRANSCURSO DE SU CORTA PERO INTENSA VIDA, EL PROGRAMA EURO NCAP (NEW CAR ASSESSMENT PROGRAMME) HA IDO INCORPORANDO SUCESIVOS **CAMBIOS** QUE HAN AFECTADO TANTO A LOS PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO COMO A SUS CRITERIOS DE EVALUACIÓN O A LA FORMA DE PRESENTAR LOS RESULTADOS. VARIAS **MODIFICACIONES SUSTANCIALES** SE HAN IMPLEMENTADO RECIENTEMENTE, HABIENDO SIDO REALIZADOS LOS ÚLTIMOS ENSAYOS Y PUBLICADOS SUS RESULTADOS BAJO LAS **NUEVAS DIRECTRICES**

El programa Euro NCAP se inició en 1996 para desarrollar protocolos de ensayo (no regulados legislativamente) del comportamiento de los vehículos ante determinados tipos de colisiones y publicar los resultados para que el consumidor compare entre diferentes modelos de un mismo segmento. Los miembros que componen Euro NCAP son los gobiernos de varios países, la Comisión Europea, la FIA (Federación Internacional del Automóvil) y distintas organizaciones de consumidores y del automóvil. Gracias a este programa se han logrado sustanciales avances en la seguridad de los automóviles, contribuyendo a que los fabricantes realicen importantes esfuerzos por mejorar la protección que ofrecen sus productos.

Con el paso de los años, además de valorar la protección de los ocupantes, se han ido incorporando al proyecto otros objetivos, como la evaluación de la protección de peatones o la de los sistemas de retención infantil.

Euro NCAP ha adoptado recientemente un nuevo método global de ensayo para la evaluación del grado de seguridad que ofrecen los vehículos tanto ante la posibilidad de evitar un accidente como de minimizar sus consecuencias. Ello lleva aparejado un cambio en el sistema que utiliza para presentar el resultado de sus investigaciones. Las novedades introducidas conllevan un incremento en el nivel de exigencia de los procedimientos, facilitando una evaluación más global del concepto de seguridad de un determinado vehículo.



Por **Gustavo Gil Ruiz**



New Rating Scheme

Make and model	Overall rating	Adult	Child	Protection	Safety assist
Citroen C3	5 stars	83%	43%	33%	40%
Honda Insight Hybrid	5 stars	90%	76%	76%	60%
Kia Sorento	5 stars	87%	64%	44%	71%
Renault Grand Scenic	5 stars	91%	70%	43%	69%
Skoda Yeti	5 stars	92%	78%	46%	71%
Subaru Legacy	5 stars	79%	73%	58%	71%
Toyota Prius	5 stars	88%	43%	46%	66%
VW Polo	5 stars	90%	66%	41%	71%

Últimos resultados (26 agosto 2009)

En los ensayos realizados antes de 2009, Euro NCAP hacía públicas tres calificaciones para cada vehículo: protección a ocupantes adultos, a niños y peatones. En los dos primeros casos, las valoraciones eran obtenidas del resultado de tres tests de impacto (frontal, lateral y contra un poste). En el caso de los peatones, se realizaban una serie de ensayos específicos que daban lugar a una calificación al respecto. Complementariamente, también se evaluaba la existencia y características de sistemas de aviso acerca de la no utilización del cinturón de seguridad. Bajo estas directrices, los fabricantes conseguían un buen resultado en el apartado correspondiente a los ocupantes adultos, sin prestar quizás la suficiente atención a otros aspectos que sin duda contribuirían a salvar vidas y reducir lesiones en un accidente.

#### Cuatro áreas y una valoración global

A partir de 2009, Euro NCAP establece una **valoración global** a través de estrellas, con un máximo de cinco. Esta calificación engloba las puntuaciones obtenidas en **cuatro áreas: protección de ocupantes adultos, de ocupantes infantiles, de peatones y –por primera vez– sistemas de asistencia a la conducción**. El peso específico de los apartados es del 50%, 20%, 20% y 10%, respectivamente.

Al tener todas ellas un peso específico en la valoración global, se consigue que ninguno de los cuatro aspectos sea menospreciado por los fabricantes de automóviles, a los que con el anterior método de evaluación se les reprochaba el hecho de centrarse mayoritariamente en el nivel de protección a los ocupantes adultos y no prestar la suficiente

atención a otros aspectos de la seguridad.

El nuevo procedimiento de valoración premia la seguridad global que proporciona un determinado vehículo, ofreciendo a los consumidores información clara y precisa acerca de ese concepto general de seguridad. No obstante, aquel consumidor interesado en un área de evaluación determinada, por ejemplo la protección de ocupantes infantiles, tiene la posibilidad de compararla entre diferentes vehículos, ya que los resultados parciales de cada una de las áreas también son públicos.

#### Latigazo cervical

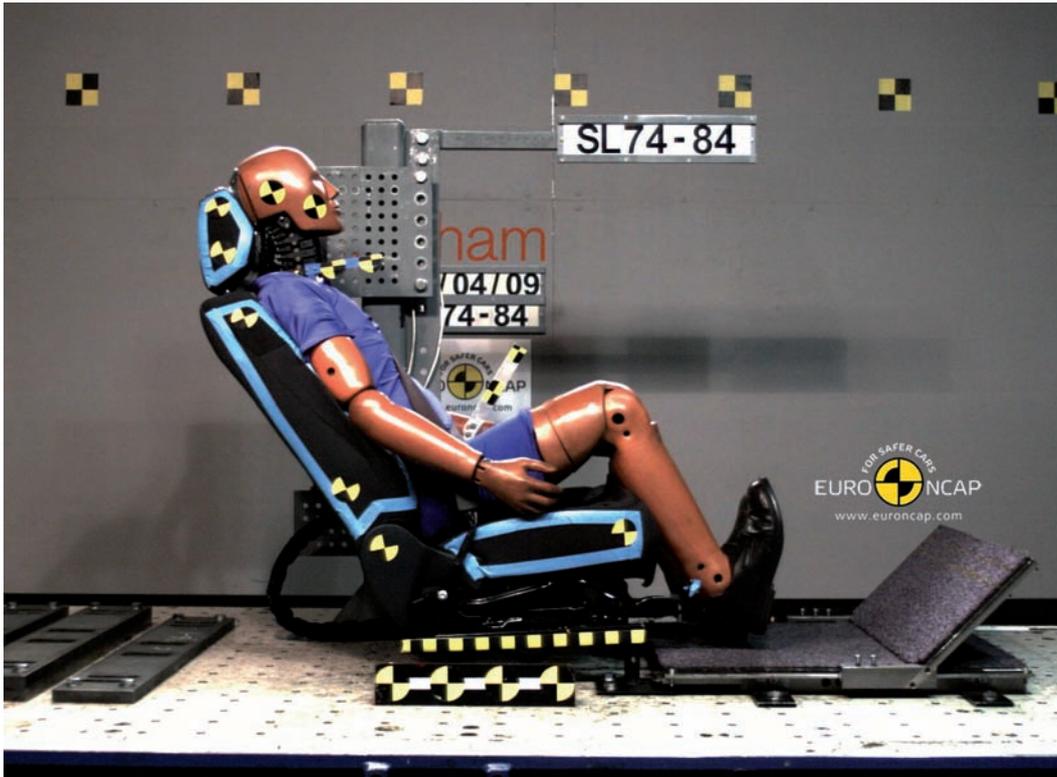
Los tests dinámicos son idénticos: frontal, lateral, contra poste y de peatones, a los que ahora se suma un ensayo de impacto trasero a fin de evaluar la protección que ofrecen los asientos y reposacabezas ante los daños personales ocasionados por el **latigazo cervical** o **whiplash** en su terminología anglosajona. Este tipo de lesión, aún a pesar de considerarse en la mayoría de los casos como leve, es muy frecuente, provocando bajas prolongadas y pérdidas económicas valoradas en diez mil millones de euros por año sólo en Europa. Se produce aún a bajas velocidades en impactos frontales, laterales y, muy especialmente, en colisiones por alcance en entornos urbanos. La alta incidencia de esta lesión, las molestias que genera en el afectado y su alto coste para la sociedad han motivado que Euro NCAP integre este nuevo test de impacto trasero en sus procedimientos de evaluación. El ensayo de impacto trasero desarrollado por Euro NCAP toma en consideración tanto aspectos puramente geométricos (tamaño y forma del reposacabezas, distancia del mismo a la cabeza del ocupante) como el resultado de pruebas dinámicas consistentes en someter a un asiento montado en una plataforma deslizante a varios niveles de severidad de impacto. Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que la mayor parte de los fabricantes han de mejorar el diseño de los asientos y reposacabezas de sus vehículos para que éstos sean capaces de ofrecer una adecuada protección ante el latigazo cervical.



## EURO NCAP

HA CONTRIBUIDO A QUE  
LOS FABRICANTES DE  
AUTOMOVILES INVIERTAN  
EN MEJORAR LA  
SEGURIDAD DE SUS  
PRODUCTOS





► Ensayo dinámico del latigazo cervical

### Evaluación de la seguridad activa

Asimismo, Euro NCAP toma en consideración no sólo la existencia en los vehículos de sistemas recordatorios del uso de los cinturones, sino también el equipamiento de limitadores de velocidad y de controles electrónicos de estabilidad, por lo que se valoran distintos sistemas de **seguridad activa** en el vehículo y no sólo su seguridad pasiva. La tecnología como seguridad activa cobra cada vez mayor importancia en la evitabilidad de un accidente. Las estadísticas de accidentabilidad ponen de manifiesto que los vehículos dotados de control electrónico de estabilidad están implicados en menos accidentes y con una gravedad menor que aquéllos que no lo equipan. Por ejemplo, se estudia para cada modelo la disponibilidad del control electrónico de estabilidad en todas las versiones puestas a la venta en Europa, exigiendo que se equie de serie en, al menos, el 85% (es te porcentaje mínimo será paulatinamente más exigente) del volumen de unidades vendidas o, al menos, sea siempre ofrecido como opción. Ningún vehículo podrá obtener una valoración global de cinco estrellas sin que proporcione este equipamiento.

Respecto a los dispositivos limitadores de velocidad, Euro NCAP valora aquéllos en los que el conductor establece la velocidad máxima deseada y el sistema, de manera activa, evita que se exceda esa velocidad. En menor medida valora los que simplemente advierten acústica u ópticamente al conductor que la velocidad del vehículo ha excedido de la deseada. Durante los próximos tres años se introducirán paulatinamente criterios más exigentes, incrementando de esta manera el concepto de seguridad global y alentando a los fabricantes de automóviles a conseguir mayores niveles de protección en cada una de las áreas ■

EL NIVEL DE EXIGENCIA  
DE LOS  
PROCEDIMIENTOS DE  
ENSAJO Y EVALUACIÓN  
SE HA VISTO  
INCREMENTADO

#### PARA SABER MÁS

Área de Seguridad Vial  
reconstrucción@cesvimap.com

Euro NCAP  
www.euroncap.com

Cesvíteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP  
www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com